

Sanoma

Chrysler-  
museo

**YLI 400 CHEVY-HEVOSVOIMAA**  
'68 avo-Corvette Tampereelta

**'32 FORD COUPE**  
Britannian paras rodi

2/2004 Hinta 6,90 €

# V8

MAGAZINE

'58 Cadillac Series 62 sedan

## MAANTEIDEN kaunistus

Koeajossa

**JSA-**  
autopeli  
**FlatOut**



6 474889 007205  
PAL VKO 2004-19  
04.002  
900720-04-02

**Vanha tuttumme**  
**'53 BUICK SUPER**  
**CONVERTIBLE**

Harvinainen suomiauto  
**'64 T-BIRD LANDAU**  
**'66 CHEVY NOVA**  
10 sekun Bracket-kilpuri

**'76 JENKKI-GRANADA**  
**HAUKKOJEN PAULOISSA**  
'63 Studebaker Hawk harrasteena  
**Harley-Davidson FL '50**

Buick Super  
Convertible  
1953



# MUUTOSLEIKKI

Auton entisöinnissä käännetään kelloa ikään kuin taaksepäin. Näin ajatellen kustomointi on täysin päinvastaista toimintaa. Uusilla ideoilla ja opitun soveltamisella pyritään luomaan jotain uutta ja kuitenkin tuttua. Rakentajan tyyli ja kädentaito joutuvat yleisesti arvioitavaksi, kun mieleiseksi muutettu ajokki jättää tallin turvallisen piirin.

TEKSTI TEIJO TOIVONEN  
KUVAT TEIJO TOIVONEN, HANNU ISO-OJA

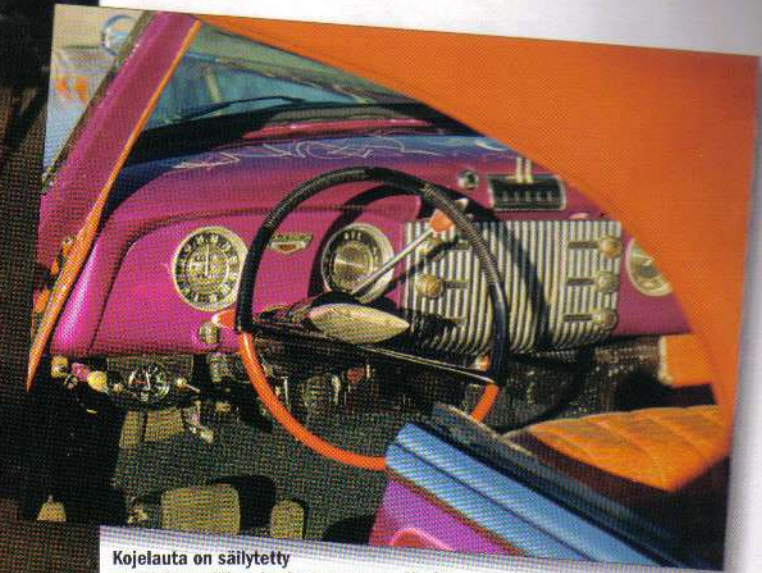


Mäkikisailua Himoksesta parin kesän takaa. Buickissa on vielä edellinen maalikerros. Kerrottakoon vielä, että alla on miljonäärivalkosivuiset vyörenkaat, joissa yhdistyvät kelpo ajo-ominaisuudet näyttävään ulkoasuun. Yleensähan ollaan totuttu siihen, että kunnan valkosivut löytyvät vain ns. rättirenkaista. ▶

Lähes huomaamaton, mutta taatusti työläs muutos on kylkilinjan pokkauksen kääntäminen takareunastaan alaspäin, kuten myös ilmanottoaukon avaaminen takakylkeen.

Buick viime kesäisessä olomuodossaan. Takakulmat on muotoiltu '56 Packardin valolinssien ympärille suorasta pellistä. Valoista alaspäin lokasuojan kulmat ovat peräisin '53 Packardista.





Kojelauta on säilytetty muodoltaan lähes koskemattomana. Vanha mittaristo on uudistettu 35 vuotta nuoremman pillofarmin näyttököjeillä.

Buick Super Convertible '53 nykyisessä asussaan. Silmiinpistäväin muutos edelliseen lookiin on scalloppien puuttuminen. Konepellin keskiosan kiepeillä on havaittavissa straipatut liekit.

HANNU ISO-OJA

## MUUTOS-LEIKKI...

**M**ONET TÄMÄN lehden autoesittelyistä ovat alkaneet kuvauksella rakentajan pitkästä harrasteurasta. Myös Timo Hersti ja hänen monet aikaisemmat autonsa ovat tuttuja lehtem-

me sivuilta. Ensimmäisestä kimppa-Impalasta on kulunut aikaa pian neljännesvuosisata. Sen jälkeen on talliin kiskottu jo yli kolmekymmentä erilaista jenkkiautoa.

### VANHA TUTTU

Kolmaskymmenes valmistunut ajokki on jo aikaisemmista vaiheistaan tuttu avokorinen Buick. Kahdeksankymmenluvun lopussa Helsinkiin tullut auto rakentui kustomiksi Esa Mikkosen käsissä. Tuolloin auto liikkui ahkerasti ympäri maata ensin kelta-punaisena ja myöhemmin mustana katseenkääntäjänä.

Timo tunsu tulevan autonsa historian pitkältä ajalta, sillä autoa rakennettiin hänen tallissaan jo edellisen omistajan aikana. Tuolloin vaihdettiin erään talven kuluessa mm. Buickin "Hilman Imp -malliset" takavalot Packard '56:n linsseihin. Takalokasuojien jättöreuna muotoiltiin '53 Packardin takalokasuojien kappaleita hyödyntäen. Näin ne saatiin sopimaan samasta Packardin mallista peräisin olevan takapuskurin kanssa. Takavaloa mukaileva siipi lokasuojaan muotoiltiin suorasta pelistä.

Kun Esa halusi jonkin ajan kuluttua luopua Buickista, ostajaa ei tarvinnut etsiä tuttavapiirä-

kauempaa. Chopattu, muheilla '55 Cadillacin etupuskureilla varustettu täysiverinen kustom sai uuden kodin turvallisesta "takalokasuojajajasta". Seuraavina kesinä musta-punainen avo jatkoi ahkeraa reissaamistaan kesän tapahtumissa. Valmiilla autolla oli mukava cruisailla. Pari vuotta sitten rakentajan vaistot joutui kuitenkin herättämään, kun liikkeelle lähtenyt määnäntäppi alkoi pitää meteliä moottorissa.

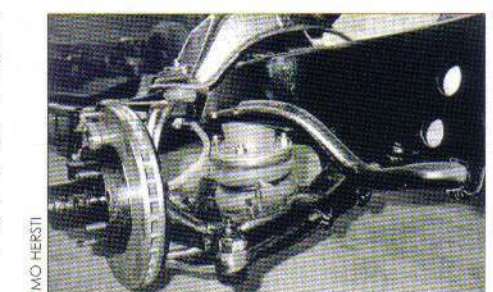
'66 Chevystä kotoisin oleva nelireikäinen 327 purettiin osiin ja vioittunut sylinteri putkittettiin. Alkuperäistä takoakselia pyörittämään vaihdettiin 11:1 puristeiset TRW:n takomännät. Kuluvien osien lisäksi moottoriin vaihdettiin myös jyrkempi katunokka. Mikkihiirikannet hiottiin ja niihin tehtiin seetityöt. Myös muutama ohjuri uusittiin. Kun moottori oli nipussa, talvea riitti vielä sen verran, että kori ehdittiin nostaa pois rungolta. Runko ja korin pohja todettiin hyväkuntoisiksi. Niinpä päätyöksi ennen maalaamista jäi jarrujen ja ripustusten uusiminen sekä ilmajousituksen asentaminen.

Vuoden 1966 Chevellestä peräisin oleva taka-akseli sai uudet tuennat 80-luvun Oldsmobile Cuttlasista. Tavanomaisen jarruhoillon lisäksi vaihdettiin tehostettu pääsylinteri alkuperä-

seen paikkaan, kuljettajan lattian alla olevaan rungon osaan. Oldsmobilin pieni nestetoiminen tehostin sopi siihen odotetun vaivattomasti.

### PUSSIJOUSITUS

Suunnitelmissa oli jo varhain ilmajousituksen asentaminen. Valmiiseen sarjaan ei kuitenkaan alennuttu, vaan systeemi rakennettiin itse. Sähkökäyttöinen kompressori tosin tilattiin Amerikasta, mutta loput palikat haalittiin eri puolilta. Vaivojaan säästämättä Timo etsi



Säädettävät ilmajouset asennettiin alkuperäisten kierrejosien paikalle. Auton maavaraa säädetään muuttamalla palkeen ilmanpainetta. Iskunvaimennin on siirretty tukivarren takareunaan.

tarvittavia osia raskaan kaluston varaosaliikkeistä, rautakaupoista, putkiliikkeistä ja hydraulikkapajoista.

Jousipalkeista, magneettiventtiileistä, letkuista, liittimistä ja painekatkaisijoista syntyi halutunlainen säädettävä ilmajousitus. Kuorma-auton alumiinisesta jarrupainesäiliöstä saatiin tarpeellinen painesäiliö. Se kiillotettiin ja asennettiin alumiinilevystä leikatuilla kiinnikkeillä maskin taakse.

Kierrejouset korvattiin joustavilla palkeilla, joita pystyi säätämään. Taka-akselilla on käytetty niin sanottuja rullapalkeita. Niissä kuminen säätöosa valuu paineen vähetessä runkona toimivan alumiinitolpan ympärille kaksinkerroin. Tämän rakenteen paras ominaisuus on runsas säätövara. Takapuskurista mitattuna korkeutta saadaan korjattua parhaimmillaan lähes puoli metriä!

Erikseen säädettävälle etuakselille asennettiin edullisemmat "makkarapalkeet". Ne koostuvat kahdesta päällekkäin olevasta, haitarimaisesta kumirenkaasta. Palkeet ovat rakenteeltaan yksikertaisemmat, mutta niiden säätövara on rajoitettu. Alkuaan kierrejousen sisään sijoitettu iskunvaimennin piti siirtää palkeen tieltä tukivarren takareunaan.

Jousituksen valmistamisen jälkeen vaihdettiin kaikki alustan putkitukset tuplapakoputkistoa myöten. Kori saatiin takaisin paikoilleen, kun runko oli ensin maalattu kiiltävän mustaksi. Auto valmistui ajoin juuri kun kullaan kallis ajokausi oli alkamassa. Ensikokemus itse tehdystä ilmajousituksesta oli imarteleva: kaikki toimi juuri niin hienostuneesti kuin oli odotettukin.

Ala-asennossa oltiin todella lähellä kadun pintaa, vain muutama sentti erotti helmat mukulakivistä. Alkuihastus oli parhaimmillaan, kun uudenkarhean laitteiston magneettiventtiili jumittui, ja auto jäi ala-asentoon kesken cruisailun. Alkoi tuskallinen hidas kotimatka Tuusulaan. Ajettiin tosi matalalla puupötkelmäisellä autolla. Tämä ensi-ilan jäykkyys jäi onneksi myös viimeiseksi ongelmaksi ilmajousien kanssa. Järjestelmä toimii niin hyvin, että se toteutetaan varmasti myös tulevissa rakennelmissa.

Syksyllä 2002 rakentelu jatkui. Auton synkkä väritys oli tarkoitus vaihtaa omenaisemaan. Kun kori oli hiottu peltipuhutaaksi, ei maali-ruiskuun tartuttu kuitenkaan oitis. Ensin olivat vuorossa pienet piristävät korimuutokset.

Timoa oli jossain määrin kiusannut Buickin

Konetila sai uuden maalipinnan ohella lisää kromia kuluneen talven aikana.



# MUUTOSLEIKKI...



"Lentävä silmä" on alunperin amerikkalais-straippari Von Dutchin (allia Kenny Howardin) luoma kuvasyntä. Se pohjautuu varhais-kulttuurien myyteistä "kalken tietävästä ja näkevästä silmästä". Kimmo Niemen Buickissa aihe on toteutettu tämän näköisenä.

keulan pystysuoruus, joten sen muuttamisesta aloitettiin. Ulkonevista puskureista huolimatta keula näytti seinään ajeltua! Parannusta ilmeeseen saatiin kallistamalla etuvalopaneelleitä yläreunastaan eteenpäin ja upottamalla ne samalla uudelleen muotoiltuun etulokasuojaan.

Konepellin keskikohouman kylkiin tehtiin f-malliset ilmanottoaukot. Nämä pellistä muotoillut pikku sieraimet tuskin erottuvat kokonaisuudesta, mutta ovat varsin työlääksi tehdä. Vielä rankempi ja ainakin maalilokolle vaikeammin havaittava muutos on tehty Buickin ovissa.

Alkuaan täysin vaakasuora kylkilinjan pokkaus on saatu kaartumaan muodokkaan kylkilinjan suuntaisesti. Oven takareunan paksu olake on 40 millia alkuperäistä alempana, jatkuaakseen takakyljessä lokasuojan pullistukseen asti.

Takalokasuojaan on samalla avattu muotoa korostava, viiltoimainen ilmanottoaukko. Muutoksen sanallinen kuvaaminen on vähän vaikeaa, muttei mitään siihen verrattuna, että tarttuu vasaraan ja toteuttaa tällaisen muutoksen! Onnistunut idea ja toteutus.

Etulokasuojista poistettiin vielä merkille tunnusomaiset port-hole -aukot ja ovista kahvat. Alkuaan choppauksen yhteydessä vain madalletut tuuletusikkunat lyhennettiin sopuisuutensa. Samalla pidennettiin ovien laseja.

## CANDY MAN

Korimuutosten jälkeen päästiin tekemään maalausta. Violetin basen päälle ruiskutettiin punainen candy, joka peitettiin kirkkasiakalla. Purppuran väriset scallopit maalattiin seuraavaksi ja ne peitettiin pintalakkakerroksilla. Loppusilauksen veti taiteilija Planting pin stripe -siveltiminen.

Katon kangas uusittiin scallopien punaista sävyä mukailen. Sitä ennen kattomekanismin takapäätä piti kuitenkin laskea tuuman verran alemmas. Muuten tiivistet eivät olisi sopineet paikoilleen. Jälleen helpommin sanottu kuin tehty: katon korjaamiseksi takapyörän koteloita piti muuttaa ja kaikki lasit teettää uudelleen. Samalla kuitenkin saatiin kaikkiin ikkunoihin niin tummanvihreä sävy, kuin laki sallii.

Talven viimeiseksi työksi jäi lattiamaton vaihtaminen. Tämä hyissä ajoin Jenkeistä tilattu mopuristoteutu tuli yllyttävän arvokkaaksi. Kallistunut dollari ei riittänyt, vaan jokainen välikäsi lisäili hintaan omia sotariskilisiään. Alkuaan edullisen tuntuisen lattian täsmäpeitteen hinta kohosi matkalla moninkertaiseksi.

Kesän koittaessa kustomi oli valmiina radalle. Jälleen keran ilmetään vaihtanut Buick liikkui Suomen suvessa. Työläistä muutoshankkeista huolimatta yhtään kesää ei ole jäänyt ajamatta. Tässä ehkä opittavaa monellekin harrastajalle.

Kesä jäi Buickin osalta viimeiseksi Timo Herstin käytössä, sillä kuluneena talvena auto vaihtoi omistajaa. Nykyinen omistaja on Kimmo Niemi. Useimmat tämän jutun kuvat on otettu auton viimevuotisesta ulkoasusta. Valitettavasti tuolloinen lakkapinta kesi hieman joistakin paikoista, joten Niemi maalautti auton uudestaan kuluneena talvena. Värisävy on lähes sama kuin Timo Herstin maalauksessa. Ainoana erona on se, että scalloppeja ei ole uudessa versiossa. Sen sijaan konepellille ja pariin muuhunkin paikkaan straiptattiin hävytyt liekit. Valaistuksen suunnasta riippuen ne näkyvät joko hyvin tai sitten eivät. Niiden loihittimisen suoritti nouseva straippauskyky Tomi Kuitunen. Malauspuuhien yhteydessä väjättiin myös konetila ja pikkulohkon venttiilikopat vaihdettiin kromisiin. Mielenkiintoista nähdä jääkö Buick tähän asuun, vai vaihtaako se jälleen ulkonäkönsä muutaman vuoden sisällä. Sillä kun tuntuu olevan taipumusta sellaiseen.



HENRIK VON SCHANTZ

# Timpan albumista

TEKSTI HENRIK VON SCHANTZ

Buick Super Convertible -jutun alussa kävi ilmi, että Timo Herstillä on ollut jokunen jenkki-auto vuosien varrella. Tässä vilkuillaan leppoisisia merkkeissä eräitä näistä.



Harrasteautoilu alkoi neliovisesta '64 Chevrolet Impala sedanista, jota liikutettiin kolmiovinen manuaali istui luonnollisesti kokonaisuuteen. Aarre löytyi Auto Parikasta Hyrylästä 1980, kuten muukin pääkaupunkiseudun jenkki-auto tuolloin. "Pitää olla veekasi" -tuumin autoon hankittiin Kalkkirannan romuttamosta 350:n ja Nyström Racingiltä neliovinen. Autoa testattiin Hangon ensimmäisissä katuautokisoissa - aika oli 15,9 sekuntia. Ei hassumpi tulos tämän kokoluokan lintalta. Illoittelua jatkui vielä kisojen jälkeen leirintäalueen

edustalla, jossa perä rivahti pienen burnissession aikana. Kenttäihme oli se, että ryhmä Hersti onnistui löytämään hitsausapua kesäsuunnittelun aikana Hangosta. Vieläpä niin pätevää, että lautaspyörät ja muut perän palikat pysyivät paikoillaan vuosia.

Ensimmäinen choppauskokeilu tehtiin '70 farmari-Corollaan. Valitettavasti lopputulos ei ollut aivan toivotunlainen, joten projekti vietiin vähin äänin kaatopaikalle. Chevrolet Chevy 1966 oli seuraava kustomkohde ja onnistui paljon paremmin. Neliovisesta sedanista tehtiin kaksiovinen. Teknisesti suoritus oli oikeaoppinen, toisin sanoen ovia pidennettiin ja tolppaa siirrettiin taaksepäin. Sivutolpan muoto kopioitiin muuten tarkkaan aidosta kaksiovisesta, joten sitä ohennettiin oikeisiin mittoihin siirron yhteydessä. Autossa oli lisäksi flippikeula ja 327 cid V8 neliovisen askin kera. Projekti siirtyi seuraavalle omistajalle keskeneräisenä.



Timpan ainoa mopari oli käytössä kesällä 1983. Kysessä oli '64 GT Dart. Varustuksena 273 cid V8 ja neliovinen aski. Siisti Moppe vaihtui suhteellisen pian toisiin projekteihin.

Kesällä 1984 haalittiin aihoksi suomiauto, '49 Buick Special suoralla kasilla. Vaihteistona ei ollut totuttu Dynaflo vaan manuaali. Ruosteisen aihion kunnostus ei ottanut käynnistyäkseen. Parikin tällia meni alta juuri kun oltiin pääsemässä asiaan. Osiin purettua projekti siirrettiin tällista toiseen. Lopullisen näin puuhille aiheutti armelja. Sen alkaessa auto myytiin.



USA:ssa vierailtiin pariinkin otteeseen. Ensimmäisen reissun ostoksia 1988 olivat nämä Ford pickupit - '56 vasemmalla (Timon takana) ja oikealla '53. Mustasta Fordista rivahti kone (289 cid V8), ja kun Kaliforniasta hankitut aarteet piti siirtää Floridaan,



viiskolmosen valjastettiin hinuriksi. Matkaa kertyi miehekkäät neljä tuhatta kilometriä ja USA tuli tutuksi, kun nopeus ei juurikaan kohonnut yli kahdeksankymppiä. Aikaa meni reilu viikko. Vanhemmassa pikkupissa oli Chevroletin 283 cid V8, joka kesti ongelmitta. Ennen kuin auto laivattiin Suomeen, haettiin paikallisesta romiksesta Letukan 305 cid automaattiaskeineen epäkuntoisen koneen tilalle. Näiden hinta ei itse irrotettuna ollut tolkuton sikäläisessä romuttamossa, ja ne tulivat kätevästi punaisen pikkupin lavalla maahamme. '56 pickup maalattiin myöhemmin punaiseksi. Lopputuloksena oikein hieno pickup, kun alle lykättiin vielä kromivanteet.



'56 Packard oli alla 80-luvun puolivälissä. Toimivaan reissuautoon ei paljoakaan jouduttu tekemään. Fenderit loihdittiin toki pyöränkaariin ja kylkiin vaaleansininen juova.



Eranlainen sensaatio oli 90-luvun alussa kunnostettu '57 Chevrolet Bel Air convertible. Itsepintainen huhu väitti aikanaan sitä ns. laikkarabäksi, vaikka kyseessä oli aito avo. Auto tuli maahamme läplimänä mm. koriosa pysyi hädän tuskin yhdessä osassa ja tuulliasin yläosa oli laikattu pois puolenvälin yläpuolelta. Ainoa hyvä selkeä oli hämmästyttävän terve runko. Himoitusta mallista huolimatta projekti jäi kesken muutamalta yrittäjältä ennen Herstiä. Melkoisten pelttöiden jälkeen tästäkin kuitenkin muotoutui ajoauto. Rakentelua helpotti kolaroidun viisselskan löytyminen, jossa oli mm. oikean vuosimallin kone. Auto selkkailli seuraavien omistajien myötä mm. Varkaudessa ja Turussa. Kuvassa Iloinen ryhmä Timpan johdolla on koekuormittamassa autoa Alastarolla 90-luvun alussa.

'63 Corvetten alkuperäinen 327 cid kasi ei riittänyt, vaan tilalle piti istuttaa 350:n V8. Nyt riitti jo tehokkin, joskin kytkinlevyjien kulutus kohosi ällistytävään lukemiin. - Syynä ei ollut rakenteellinen vika vaan kuljettajan ajotottumukset, hymähtää Hersti aiheesta. Corvettella osallistuttiin mm. jäärat-ajoihin Orivedellä 90-luvun alussa. Tuloksena toinen sija. Voiton vei "joku Rover".



Ennen kuin '59 Chevrolet El Camino saatiin näihin kuosiin kului aikaa ja hitsipillejä melkoisesti. Auto edusti Floridasta kotoisin olevan aihion pahimpia perinteitä ruosteisuudellaan.



Mercury vuosimallia 1951 oli hankintahetkellä hienossa alkuperäiskunnossa, mutta eihän se sellaisenaan kelvannut. Niinpä kattoa laskettiin lain sallimat kaksi tuumaa ja autosta tehtiin hardtop. Ovien määrää laskettiin puoleen ja lopputulos näkyi kuvassa. Lopputulos kiehti erästä Timpan tuttua niin paljon, että tämä osti auton puolivälisin ja puolivalmiina. Prosessin vaiheista löytyi yksityiskohtaisempi kuvaus V8 1/99:ssä.



- Oli pakko saada viisiksi Cadillac, perusteli T. Hersti seuraava ostostansa. Vasemmanpuoleinen '59 Caddy oli kaksiovinen hardtop, joka osoittautui varsinaiseksi korrosioipesäksi. Korjausbudjetti ylittyi niin reippaasti, että auto oli pakko realisoida valmistumisensa jälkeen. Pikkuväljen omistama neliovinen Caddy (oikealla) oli huomattavasti parempi. Siinä oli satatuhatta mailia mittarissa ja alkuperäiset muovisuojat penkkien päällä. Menokin oli sen mukaista - hyvin hiljaista ja tasaista.



Jossain vaiheessa piti kokeilla myös kiihdytystä Stock-ryhmässä. Kilpurina oli '74 Pontiac GTO 350-kuutiotuumaaisella padalla. Enkka varttimaililla oli 12,4 sekuntia.



Chevrolet Impala vuosimallia 1959 oli 283 cid pikkulohkolla. TH-350 automaatti kruunasi kokonaisuuden. Se ei vaihtui varsin nopeasti muihin projekteihin.



Chevrolet Fleetline vuodelta 1949 liikkui ripeästi 350-kuutiotuumaaisella kasikoneella. Shift kitillä preppattu TH-350 automaattilaatikko ja Fordin ysituumainen takasivat, että voimansiirrosta

löytyi. Perän välitys oli tiheimmillään 5,43, mikä merkitti suomeksi sitä, että 4 000 kierroksella saavutettiin vain kahdeksankymppi nopeus. Välitystä suurennettiin myöhemmin huomattavasti. Erikoisuuksia autossa riitti, kuten Camaron etuakselisto kokonaisuudessaan. Aito suomiauto löytyi Keski-Suomesta. Timpalla Fleetline oli vuonna 1993.



"Talviautokin" voi olla tyylikäs, kuten aikanaan tässä vakanssissa ollut neliovinen '60 Chevrolet Bel Air sedan. Tekniikasta löytyi luotettava yhdistelmä: kutonen ja kolmiovinen manuaali. Tämä siisti Letukka päätyi jonnekin Itä-Suomeen.